

# 发挥现有优势 推进厦门“以港兴市”战略的深入实施

逢增辉

## 一、港口是促进厦门经济发展的重要推动力量

### (一)厦门市的发展历史印证了城市发展对港口的依赖

从历史上看,厦门是先有港、后有城、才有市的。城市的经济地位与港口作用的发挥紧密相连。港口使厦门在历史上很早就成为“远近贸易之都会”和海上丝绸之路的重要口岸,逐步发展成为闽南的经济中心。辟为五口通商口岸之后,厦门港的海上运输迅速扩大,成为中国的主要商埠之一。民国时期,受两次世界大战特别是日本侵略的影响,运输量大起大落,城市发展大受影响;建国后长期的军事对峙,对外航运受阻,港口设施陈旧落后,城市经济的发展极为缓慢。

### (二)改革开放条件下厦门港对城市经济发展的独特作用

改革开放以来,通过发展港口经济,厦门港主业和相关产业都获得了迅猛的发展。不仅厦门港已经成为经济特区的重要经济增长点,而且港口的建设和发展,还带动了厦门市航运、船代、货代、港口工程、船舶补给、钢铁机械、石油化工等产业的发展;一批保税工厂、保税生产资料市场、保税仓库和国际转口贸易借助港口优势发展起来;便利的海运条件,促进了特区外经贸事业发展;日臻完善的港口设施降低了物流成本,成为外商来厦投资的一个主要参考因素。

厦门港的发展还推动着闽西、闽北地区的对外开放。这些山区交通、信息相对闭塞,厦门港作为全省最大的港口,为之提供了方便的出海口,促进了该地区的资源开发与利用,因此福建省委将厦门确定为福建未来经济发展的龙头。

## 二、厦门实施“以港兴市”战略的优势分析

### (一)港口拥有进一步发展的有利条件

#### 1. 优良的建港条件

厦门港是我国宁波北仑港与深圳盐田港之间1,400余公里海岸线上少数几个深水良港之一。港阔水深、不冻少淤。港口岸线长64.5公里,其中深水岸线31.7公里,基本都是岩石岸壁,可建70个万吨级深水泊位;港地面积100km<sup>2</sup>。进出港航道30km,外航道水深12~25m,内航道长10km,宽200~800m,局部浅处水深8m多,大部分水深10m以上,5万吨级轮船可以全天进出,10万吨级可候潮而进。港外有大担、二担、青屿、浯屿等一系列岛屿作

屏障,港内有锚地3.7km<sup>2</sup>,浪小避风。

#### 2. 优越的区位条件

港口的区位条件是指在地区航运乃至全球航运中的相对位置及腹地条件,它决定着港口的地位、规模和发展潜力。厦门港位于我国东南沿海,台湾海峡的西岸。地处东北亚和东南亚国际航线的海上交通要冲,与台湾本岛、澎湖列岛隔海相望,距香港、高雄和台中等大港均在一日航程之内。周边韩国的釜山港、台湾的高雄港和香港的港口都居于世界前10大集装箱港之列。在国内港口体系中地处长江三角洲与珠江三角洲之间,是华东和华南两大港群之间的航运次中心,同时又是南北航运的必经之地。

#### 3. 发达的集疏运体系

厦门港现已有比较发达的水路、陆路和航空集疏运体系与之配套。至九五期末,厦门市的公路建设已经形成了“二环二辐射”的格局,全市公路通车里程达到1080公里,岛内东渡等港区的货物由公路可以经由厦门大桥或海沧大桥进行集疏运;铁路方面,已建成通车的海沧铁路支线总长19.3公里,其中白礁货运站和海沧货运站设计年吞吐能力为200万吨,已经开始试运行;厦门客车整备场一、二期工程的建设,使厦门原有货运由5股道增加至7股道;梅坎铁路的通车增加了一条出省铁路线。经过二期建设,厦门高崎国际机场的等级已经由4D级提升到了4E级。便利的集疏运体系大大提高了港口的运转效率。

### (二)港口主业与相关产业的发展已取得一定的成就

#### 1. 港口主业快速发展

经过20年的努力,厦门港已经由地方小港发展成为国家级大型一类港口,是我国沿海主枢纽港之一。2000年,厦门港吞吐量达1965万吨;集装箱吞吐量达108.5万TEU,连续4年蝉联中国集装箱港第6位,在世界100大集装箱港中排名第52位,集装箱业务成为厦门港所有业务中增长最为强劲的核心业务。

截至2000年底,全港建成生产性泊位84个,其中万吨级深水泊位19个;开辟班轮航线25条,每月超过260个航班,航线辟至东亚、东南亚、欧洲、地中海及美东、美西,共与世界上40多个国家和地区的60多个港口有海运往来,并与国内天津、青岛、上海、宁波、南京、南通、深圳等地开通了全货柜集装箱班轮。

1998年6月,厦门港务集团从港务局中分离出来,按照现代企业制度的要求进行改造,是继深圳港之后,全国第二家实行政企分开的港口。为解决建港资金不足的问题,除争取国内外银行贷款之外,厦门港还充分利用国务院和有关部委关于港口建设的优惠政策,积极吸引外资,推进投资多元化。废除了沿用几十年的船舶联检制度,代之以新的检查办法,并设立了联检中心,口岸联检、报关、报验、银行以及船东代理等单位集中办公,为船东、货主提供一条龙服务,方便了货主和船东,改善了通关环境。

## 2. 相关产业迅速崛起

港口促进了厦门相关产业的快速发展。当前,世界上几乎所有的著名船务公司都在厦门设立分公司或办事处,运输、仓储等产业得到很大发展。据不完全统计,厦门市现有船务公司或代表处近300家,仓储货运站几十个,几百家报关行、运输车队和货运公司,成为活跃港口运输市场的重要参与力量。

利用低廉的海运优势,石化、机械工业已成为厦门市的支柱产业。2000年,全市化学工业销售额为116.59亿元,“九五”期间按可比价格计算年均增长率达到24.30%。以厦门翔鹭为龙头的石化下游工业和橡胶工业得到较快发展,特别是化纤、塑料制品、树脂等几种产品在全国占有重要地位。以工程机械、电工电器、船舶、客车和摩托车为主导的机械工业发展成为厦门经济发展中的主导产业。厦门造船厂具备制造3万吨级集装箱货轮的能力,已经建成多艘万吨级以上集装箱货轮交付用户。2000年全市机械行业销售收入137.65亿元“九五”期间按可比价格计算年均增长率达到20.67%。整个机械行业拥有一大批知名品牌,市场竞争力不断增强,发展势头良好。

厦门市电力增长速度曾长期滞后于经济增长和人民用电增长的需求。市委、市政府积极推动港口火电的建设,“八五”就开始建设嵩屿电厂一、二期工程,作为配套工程,建设了嵩屿电厂专用3.5万吨级煤码头。临港火电业的发展,对于缓解厦门市的电能紧张状况、创造良好投资环境起到了重要作用。

整个厦门地区外贸货运量的98%是通过厦门港运输。港口的发展极大地推动了厦门市外经贸的发展,2000年全市外贸进出口总值达到100.5亿美元,其中出口额58.8亿美元,进口额41.7亿美元,外贸顺差17.1亿美元。外贸的发展一方面提高了厦门市的外贸依存度和国际化水平,另一方面,由于出口额的80%为外地货源,促进了这些地区的经济发展,增强了厦门市的辐射能力。

### (三)加入WTO给以港兴市战略的实施带来更大的机遇

#### 1. 国际贸易量大幅增长

加入WTO后,由于中国与贸易伙伴之间关税的下降、非关税壁垒的减少、争端解决机制的建立以及中国允许外商投资领域的扩大,我国的国际贸易环境将得到较大改善,国际贸易量会

有大幅度上升。作为经济外向度很高的城市,厦门的进出口贸易量将出现较高增长,不仅以本市为原产地和目标市场的商品贸易量将有大幅增加,而且以其为中心的东南地区的国际贸易量也将呈现显著增长。

#### 2. 外资的进入提升港口的竞争力

加入WTO后,我国将允许外商设立合营企业从事货物装卸、集装箱场站、船舶代理等海运辅助服务;允许外商设立合营企业从事仓储服务,允许外资控股,从不晚于2003年1月1日起,允许外商设立独资企业。目前,香港和黄集团、新世界集团在厦都有码头项目在运营,英国铁行公司、美国环球货柜、香港中远太平洋、台湾长荣等也表现出积极的合作意向。对厦门港来说,外资的进入一方面确实给现有的港口企业带来巨大的竞争压力,使其盈利状况受到一定影响,并伴随着人才的流失;另一方面,在船舶大型化使港口投资风险加大的情况下,投资多元化分散了风险,也解决了建设资金不足的问题,更重要的是,外资带来先进的作业流程和管理模式,并通过技术外溢,提高港口企业的总体竞争力,使港口在城市发展中的核心作用得到强化,进一步促进相关产业的发展。

#### 3. 厦门在促进两岸经贸合作中将发挥更大作用

加入WTO后,两岸之间的贸易与投资会得到进一步的发展,包括规模的扩大和结构的变化,特别是两岸贸易与投资的不平衡发展状态将逐步得到改善,随着货运量的大幅度增加,发展两岸港航业合作的需求会日益增强,在世贸组织规则的框架内,阻碍两岸经贸交往的诸多限制将面临巨大的压力。从目前的情况看,台湾当局会在有限的空间内采取逐步缓解或改变过去的一些做法,两岸之间的经贸往来将有所进展。厦门港将发挥地理优势和直航试点港口的优势,在两岸经贸合作中发挥更大的作用,城市经济也借以获得更多的发展机遇。

### 三、发挥现有优势,推进厦门“以港兴市”战略实施的政策建议

随着国际分工的深入和区域经济协作的加强,厦门同国内外的经济贸易联系将更加紧密,出入厦门的物资流将呈现长期高速增长,港口的集聚功能和辐射功能将更被倚重。应发挥和扩大现有优势,进一步推进“以港兴市”战略的深入实施,具体要做到以下几点:

#### 1. 加强集装箱港区建设,浚深和保护航道

良好的基础设施是发挥港口优势的前提和基础。现代物流概念下,集装箱港区越来越成为港口的核心部门。船舶大型化、运输集装箱化已成必然趋势,这对码头等级和港口水深提出了更高的要求。厦门港已经建成8个万吨级以上的集装箱码头,最大靠泊能力达3.5万吨级,但是随着集装箱船舶大型化的发展,其接纳能力受到越来越严峻的考验;而且就现有集装箱泊位的吞吐能力来看,已经无法满足2005年250万TEU吞吐量的要求。因

此需要建设更高等级的集装箱泊位,吸引更多的集装箱船舶挂靠厦门港。对港口资源的开发利用要科学规划,严格管理。加强整体协调,减少重复建设,特别要重视深水岸线的保护,不可大材小用。在最大程度利用自然条件的基础上,下大力气浚深和保护航道,减少和消除人为因素造成的淤积和污染,保障港口靠泊能力的充分发挥和船舶的进出安全,从而实现港口运输的可持续发展。

## 2. 完善立体交通系统,积极发展多式联运。

扩大和完善现有的铁路、公路、近海航运以及航空等集疏运系统和市内交通系统,争取各级政府对有关厦门交通基础设施建设的审批。通过跨地市合作,加强沿海通往腹地的交通基础设施建设,构建疏港大通道。考虑建设新的闽赣通道,加强与赣南、湘南、浙南的联系,改善通往闽北、赣东、汕头及长江中下游地区的交通,规划建设好东南地区省际高速公路和与京九、京广大动脉相连的铁路。多方筹措资金改善现有市内交通网络,特别是大力进行岛外各区交通基础设施建设;推进厦门东通道工程以及厦漳跨海大桥的建设,形成和完善“三环三辐射”的公路交通网,为港口优势的充分发挥搭好交通设施平台。

吸取铁路、公路、船舶、航空等多种运输方式的长处,充分发挥集装箱作为连结各种运输工具的通用媒介作用,发展多式联运,实行多环节、多区段、多工具相互衔接的物流运输,实现杂货运输的现代化。通过克服单个运输方式的缺陷,在整体上保证运输全过程的效率化和最优化。建立本市集装箱运输长途汽车队,利用信息化手段进行管理。开展与国际市场上实力雄厚的多式联运企业的合作,利用其遍布全球的业务网络和较强的仓储、运输的整合能力,形成一批自己的功能比较健全的联运企业。

## 3. 依托高雄港,开展海峡港口合作

厦门港的特殊优势在于毗邻台湾高雄港仅 165 海里。2000 年高雄港为世界第四大集装箱港,港口设施先进,工作效率较高,船舶平均留港时间仅为 17.3 小时。1998 年货运吞吐量达到 3.28 亿吨,集装箱吞吐量达 627.11 万 TEU(其中中转箱为 309.24 万 TEU),占全台的 7 成。高雄港设有境外转运中心,吸引福建省一部分集装箱到高雄转运,1999 年福州、厦门两地有 36.4 万 TEU 在高雄港运进转出。随着入世带来两岸经贸往来的增加,厦-高两港的合作将呈现良好的发展前景。根据目前两港的发展水平,可以形成枢纽港-喂给港的分工格局,通过航线和集疏运体系的互补,促进两港、两市和两岸经济的共同发展。

## 4. 发展物流业,建设区域物流中心

现代物流业在我国是一项新兴产业,不仅本身利润丰厚,而且具有积极的外部效应,能够大大提高其他产业的生产效率,有利于整个国民经济的发展。作为连接各种运输方式的交通枢纽,港口发展物流业拥有得天独厚的优势,同时可以强化和扩大其对城市和区域经济的带动作用,因此发展港口物流是厦门以港兴市战略的重要举措。

## (1)建设物流园区,设立三级分拨中心

利用集装箱港区的设施和枢纽地位,建立不同侧重内容的物流园区,发展大物流基地。改变目前港口仓储设施仅供临时中转的特性,发挥其集装箱堆存、拆装、运输的功能,发展货物加工与分拨功能。建设大容量的冷藏库,以便于低温运输货物的集散、分拨;建设适应不同要求的仓储中心,适应各种货物仓储、分拨的需要;发展包装加工中心,使无包装货物和需要更换包装货物经过加工可以直接发往超市或工厂。采用现代生产库存管理技术,推广材料需求计划(MRP)、实时管理方式(JIT)和企业资源计划(ERP)的应用。将生产企业的产品由物流企业运往“物流园区”集中仓储,再根据生产企业或销售代理的销售情况送往零售商或用户手中,把仓储、运输业务从生产企业分离出来,从而实现了物流的社会化。按照辐射地域范围,在物流园区设立三级分拨中心:一是东南地区分拨中心,负责湘、赣、粤东、浙南等地的货物运输;二是全省分拨中心,负责福建省内的货物运输;三是市内分拨中心,负责全市范围内对最终用户的配送。建立三级分拨中心,有助于组织多式联运,减低单位成本;有利于减少供货周期;有利于提供个性化和综合性服务。

## (2)推进信息化建设,建立物流信息系统

物流信息系统是现代物流的核心。拥有发达完善的信息系统,能够及时有效地反应企业自身的商品销售、在途和在库信息,便于企业实现单品管理,排除滞销品;能够促进整个物流企业业务流程的高效率运转,使企业具备对市场环境和需求的迅速反应能力。要抓住厦门大力进行信息港软硬件建设的有利时机,优先建立和完善物流信息系统,发挥信息流对于物资流的先导作用和技术支持。建立物流信息系统,主要包括规范和扩大条形码(Barcode)的应用,建立和完善电子数据交换(EDI)、管理信息系统(MIS)、计算机仿真和无线终端系统,积极推进电子商务系统(包括电子自动订货系统(EOS)),普及销售时点信息系统(POS)在各销售终端的使用等等。

## (3)学习借鉴先进经验,引进培养物流人才

厦门市的现代物流业正处于起步阶段,有许多空白和不完善之处。要吸引国际大型物流企业来厦独资或合资经营物流业,通过在竞争中的学习与借鉴,迅速提高物流业的管理水平,提高作业效率,增强盈利能力。现代物流业的发展对人才的素质要求较高,目前厦门市的物流人才严重匮乏,成为制约物流业发展的一个根本性的制约因素。充分利用国家海洋局第三研究所暨厦门海洋开发院、集美大学航海学院、厦门大学等科研和教学机构,增设物流专业和相关课程,培养一大批具有物流专业知识的人才;同时采取各项优惠措施,吸引国内外高级物流人才来厦工作。 □

作者系厦门大学经济系博士

地址:厦门大学 911 信箱

邮编:361005